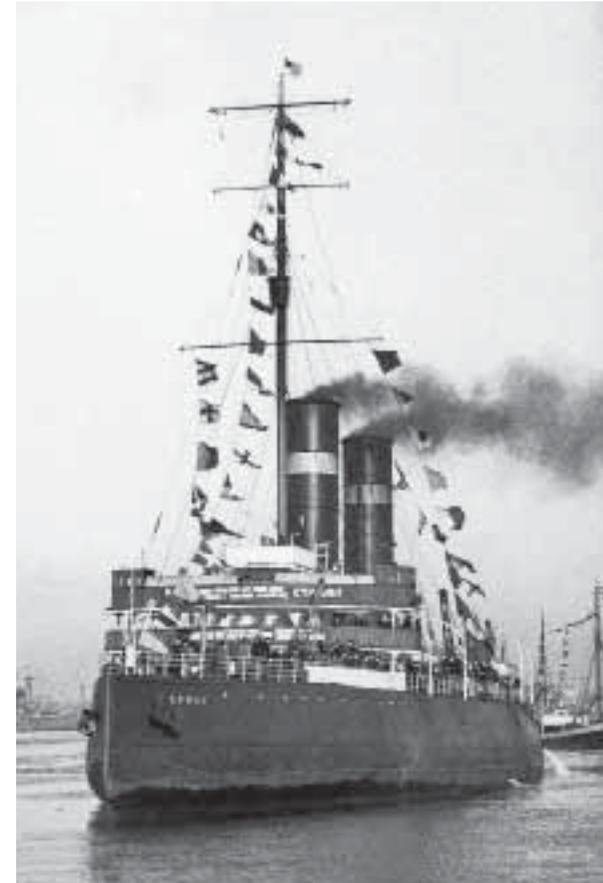


МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ПОЛЯРНЫЙ ГОД

С.МАКАРОВ, Н.КУЗНЕЦОВ, С.ДОЛГОВА

ЛЕДОКОЛ
“ЕРМАК”



УДК 84
ББК 82

Редактор Б.В. Соломонов
Составитель Н.А. Кузнецов

Под общей научной редакцией доктора исторических наук, профессора, начальника
Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ) Российского НИИ культурного
и природного наследия имени Д.С. Лихачева П.В. Боярского

Корректор: Л. Демидова

Дизайн серии, макет, верстка, препресс – ARTKITCHEN:
А. Ващенко, А. Дубинский, Д. Корчуганов, М. Сарабьянов

ISBN 978-5-98797-045-4

Эта книга рассказывает об истории первого в мире ледокола, способного форсировать тяжёлые льды. Знаменитое судно прожило невероятно долгий век – 65 лет. «Ермак» был построен ещё в конце XIX века, много раз бывал в высоких широтах, участвовал в ледовом походе Балтийского флота в 1918 г., в работах по эвакуации станции «Северный полюс-1» (1938 г.), в проводке судов через льды на Балтике (1941–45 гг.).

Первая часть книги – произведение знаменитого русского полярного исследователя и военачальника вице-адмирала С.О. Макарова (1848-1904) о плавании на Землю Франца-Иосифа и Новую Землю.

Остальные части книги написаны современными специалистами – исследователями истории российского мореплавания. Авторы книги уделяют внимание не только наиболее ярким моментам истории корабля, но стараются осветить и малоизвестные страницы биографии «Ермака». Например, одна из глав книги посвящена незаслуженно забытому последнему капитану судна Вячеславу Владимировичу Смирнову.

ОБ АВТОРАХ

Степан Осипович Макаров (1848 - 1904) - русский военно-морской деятель, океанограф, полярный исследователь, кораблестроитель, вице-адмирал (20 августа 1896).

Никита Анатольевич Кузнецов, современный историк, старший научный сотрудник Дома русского зарубежья имени А.И. Солженицына, научный сотрудник Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ) Российского НИИ культурного и природного наследия имени Д.С. Лихачёва. Специалист по истории российского флота первой четверти XX века, русского морского зарубежья, отечественного ледокольного флота. Живет в г. Москва.

Долгова Светлана Вячеславовна, старший научный сотрудник Государственного океанографического института имени Н.Н. Зубова, представитель Музея Мирового океана в Москве, ученица известного полярного исследователя М.М. Ермолаева историей исследования Арктики занимается более 15 лет. С научными экспедициями побывала на острове Вайгач и архипелагах Земля Франца Иосифа и Новая Земля.

ПРОЕКТ ОСУЩЕСТВЛЕН ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ОАО «СОВКОМФЛОТ»

© Издательство «Паулсен», 2010

Данное издание охраняется в соответствии
с законодательством РФ об авторских и смежных правах.
Любое использование материалов данного издания без письменного
разрешения издательства запрещается.

Содержание

Предисловие к изданию 2010 г.	7
Степан Осипович Макаров	13
С. О. МАКАРОВ	
I «Ермак» во льдах	29
Предисловие	31
Начало дела	35
Краткий исторический обзор исследований Северного Ледовитого океана	43
Лекция барона Ф. Врангеля	43
К Северному Полюсу – напролом!	67
Лекция вице-адмирала С. Макарова	67
Моя поездка для обзора Морского пути на Обь и Енисей	87
Нужен ли дешевый морской путь на Обь и Енисей и возможен ли он?	121
Заказ и постройка ледокола «Ермак»	149
Описание ледокола «Ермак» и испытание его на открытой воде	183
Первая проба ледокола во льдах. Приход в Кронштадт	203
Освобождение затертых у Ревеля пароходов	217
Приход в Петербург и проводка первых ледоколов к этому порту	227
Заключение о работе «Ермака» в Финском заливе	253
Приготовление к плаванию в Ледовитом океане и переход в Ньюкестль	257
Первое пробное плавание в полярных льдах	267
Второе пробное плавание в полярные льды	285
Осень 1899 года и следующая за ней зима	337
Выводы и заключения	371
С.О. Макаров. Плавание «Ермака» на Новую Землю и Землю Франца-Иосифа в 1901 году	377
С.О. Макаров. Морская компасно-фотографическая съемка берега Новой Земли	411
В.Н. Вебер. Дневник	417
С.О. Макаров. Влияние ледоколов на военно-морские операции. Лекция, прочитанная 4 декабря 1899 г.	427
Е. СЛАВИНСКИЙ	
II Ледокол «Ермак» и его деятельность в Прибалтийских портах в словах и фотографиях. Ревель, 1911	437
Н. КУЗНЕЦОВ	
III Из истории ледокола «Ермак»	479
От автора	481
Под торговым флагом	483
Первая мировая и Гражданская войны	491
Мирные годы	503
Героизм и трагедии в Арктике тридцатых	509
«Зимняя» и Вторая мировая война на Балтике	519
Вновь на мирной службе	535
В.П. Колошенко. «Кто не рискует, тот с «Ермака» не летает»	537
Трагический финал	565
Память	569
Приложение 1. Организации – владельцы «Ермака»	573
Приложение 2. Капитаны «Ермака»	574
Приложение 3. Ледокол «Ермак» на географической карте мира	598
Источники и литература	600
С. ДОЛГОВА	
IV «Белая ворона» в истории ледокола «Ермак»	605
V Постройка, испытания и модернизация ледокола «Ермак»	631

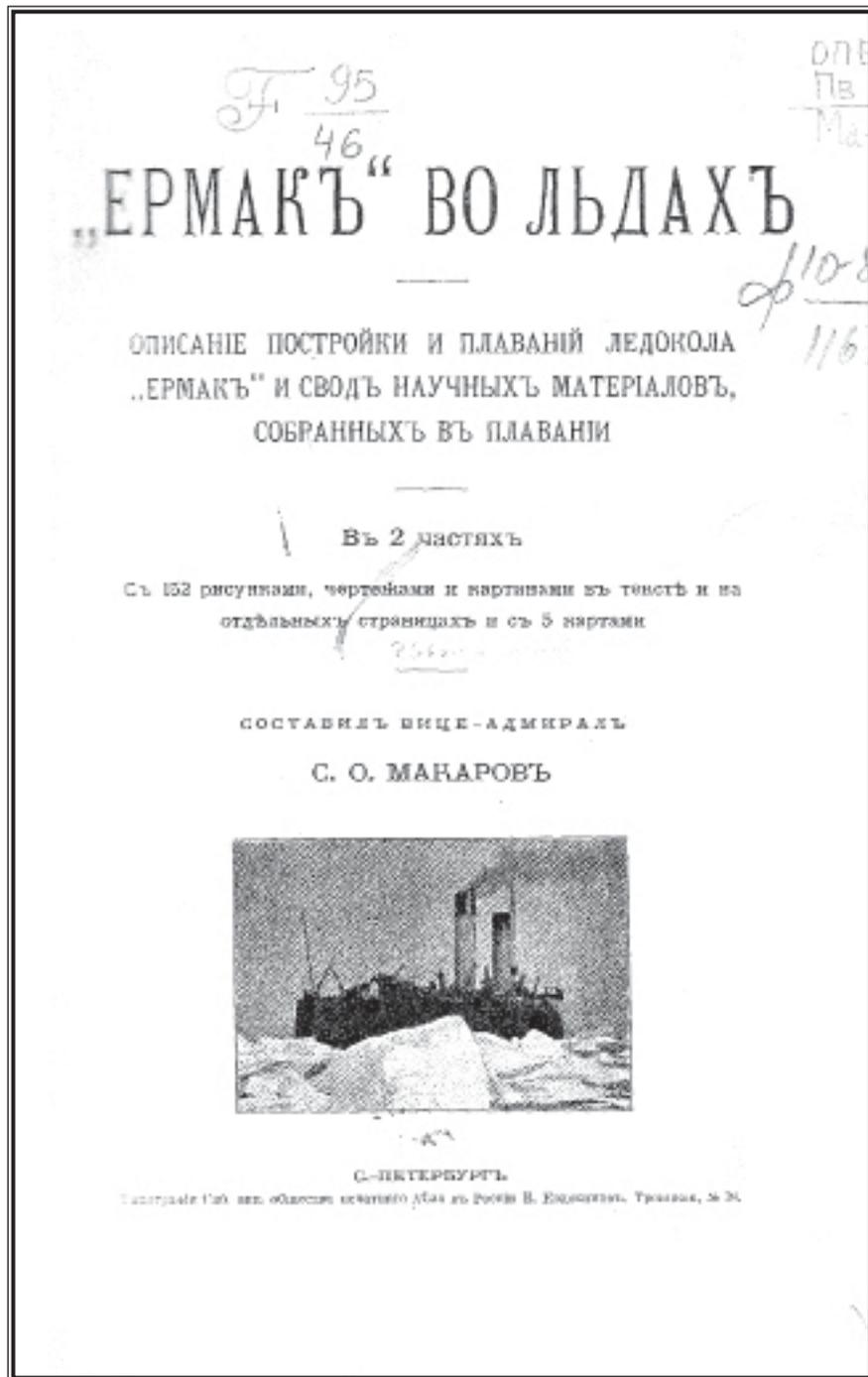
Предисловие к изданию 2010 г.

Работа «Ермак» во льдах» является одной из важнейших в наследии выдающегося моряка и ученого, вице-адмирала Степана Осиповича Макарова. Это одна из первых книг, посвященная истории разработки, проектирования, постройки и первых плаваний ледокола «Ермак». Особую ценность придает ей тот факт, что написана она самим автором идеи создания первого в мире линейного ледокола. Необходимо сказать несколько слов об истории создания книги.

Подробный ее анализ приведен в книге В.Г. Андриенко «Ледокольный флот России 1860-е – 1918 гг.» (М.: Европейские издания, 2009. Раздел «Уникальный «Ермак» (1897 – 1901 гг.)», С. 176 – 215). Как справедливо отмечает Андриенко, «...книга... оказалась несколько тенденциозной. Адмирал был увлекающимся человеком и постарался защитить как саму идею, так и ее воплощение от недоброжелателей»¹. Основной же идеей Макарова было использование ледокола для научных исследований в полярных областях.

Работа была написана после двух первых плаваний «Ермака» в Арктике. 16 августа 1899 г. завершилось второе плавание в районе Шпицбергена, а уже в мае 1900 г. 3000 руб. на издание книги было отпущено Макарову императором Николаем II из кредита в 57720 руб., ранее ассигнованного на содержание «Ермака» во время работ в Финском заливе с 1 января по

¹ Андриенко В.Г. *Ледокольный флот России 1860-е – 1918 гг.. М.: Европейские издания, 2009. С. 176.*



Титульный лист книги С.О. Макарова издания 1901 г.

1 мая 1900 г.² Можно предположить, что работа над книгой завершилась к концу 1900 – началу 1902 г. Впоследствии императором были выделены дополнительные средства на издание. Об этом свидетельствует письмо товарища министра финансов С.О. Макарову от 31 декабря 1901 г. В нем говорится: «Государь Император по всеподданнейшему докладу министра финансов 14 декабря сего года Высочайше повелеть соизволил отпустить 3200 руб. для награждения чинов ледокола «Ермак», совершивших полярное плаванье, и 1500 рублей в распоряжение Вашего Превосходительства на издание собранных научных материалов»³. 20 декабря 1902 г. император соизволил отпустить из Государственного казначейства 4000 руб. для издания научных трудов о плаваниях «Ермака» на немецком языке⁴.

Согласно архивным документам, фактически книга была получена из типографии в конце 1902 г. (в выходных данных указан 1901 год). Отпечатали ее в типографии Санкт-Петербургского акционерного общества печатного дела в России. 23 декабря было принято из переплетной мастерской О.Ф. Кирхнера 1969 экземпляров⁵. Для того времени тираж довольно большой. Но первые экземпляры книги, которые были подарены видным государственным деятелям и ученым, оказавшим поддержку Макарову при строительстве ледокола, а также тем, на чью поддержку он рассчитывал в дальнейшем, появились уже к весне 1900 г.

Работа состояла из двух частей. Первая (полностью опубликованная в настоящем издании) написана целиком С.О. Макаровым (за исключением 2-й главы, которая представляет собой текст лекции барона Ф.Ф. Врангеля, посвященной истории исследования Арктики). Вторая часть, имевшая подзаголовок «Отчеты, журналы и заметки» (в этом издании не приводится), содержала публикацию результатов научных исследований в различных областях, выполненных в ходе первых плаваний «Ермака». Туда вошли работы ученых, принимавших участие в экспедициях на ледоколе.

Приведем названия глав, входивших во вторую часть книги С.О. Макарова: Глава XVII «Заметки по астрономии и навигации»; глава XVIII «Заметки по метеорологии»; глава XIX «Заметки по гидрологии»; глава XX «Заметки по ледоведению»; глава XXI «Наблюдения над крепостью льда и сопротивлением его движению ледокола «Ермак» А.Н. Крылова»; глава XXII «Опыты с моделями «Ермака» Н.А. Смирнова»; глава XXIII «Определение коэффициента земной рефракции Б.П. Остащенко-Кудрявцева»; глава XXIV «Отчет судового врача А.Г. Чернышева о химическом анализе образцов привезенной воды»; глава XXV «Разные заметки и отчеты» [зоология, геология, химия,

- 2 *Российский государственный архив военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 17. Оп. 1. Д. 211. Л. 1.*
- 3 *РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 210.*
- 4 *РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 211. Л. 44.*
- 5 *Там же. Л. 43.*



Д.А. Левоневский

магнитные наблюдения]; глава XXVI «Журнал гидрологических наблюдений, веденных в 1897 г. на разных судах»; глава XXVII «Журнал метеорологических и гидрологических наблюдений, произведенных в 1899 г. на ледоколе «Ермак»».

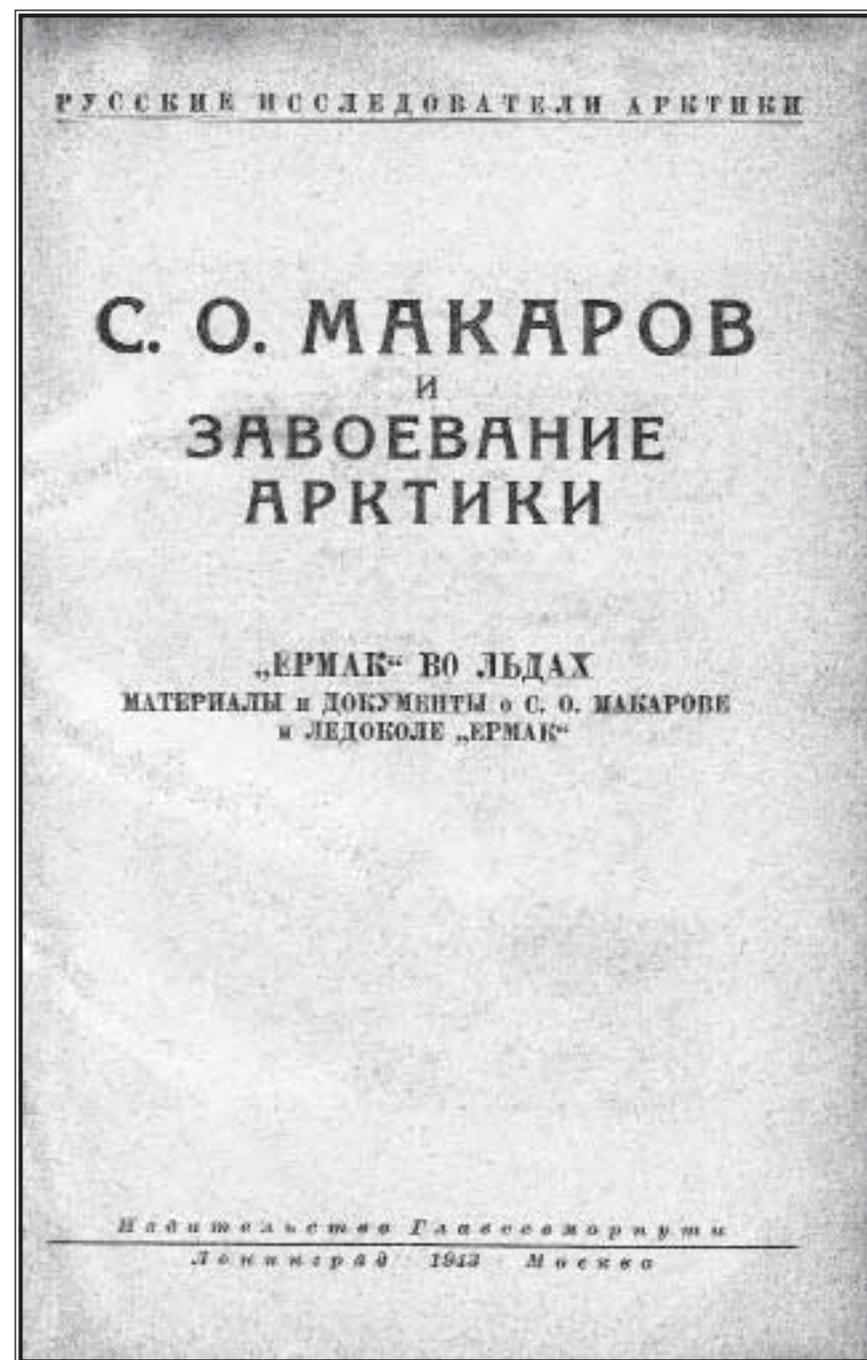
В 1943 г. в блокадном Ленинграде книгу С.О. Макарова переиздали под названием «С.О. Макаров и завоевание Арктики»⁶. Ответственным редактором сборника был выдающийся советский ученый профессор В.Ю. Визе (1886 – 1954). Составил сборник Дмитрий Анатольевич Левоневский. Об этом человеке необходимо сказать несколько слов.

Дмитрий Анатольевич Левоневский, поэт, прозаик, переводчик, публицист, родился 6 ноября 1907 года в городе Санкт-Петербурге. Его отец, Анатолий Феликсович Левоневский, был детским психологом. После смерти отца мальчик воспитывался в детском доме (его одноклассниками были поэты-писатели В.М. Саянов и Б.М. Лихарев), затем Левоневский учился в Литературном институте. Во время Великой Отечественной войны воевал в народном ополчении на Невской Дубровке, писал статьи и стихи во фронтовые газеты. Дмитрий Анатольевич состоял в Союзе писателей Ленинграда, был заместителем редактора журнала «Звезда» в то время, когда там напечатали произведения А.А. Ахматовой и М.М. Зощенко. После печально известного постановления 14 августа 1946 года Оргбюро ЦК ВКП(б) о журналах «Звезда» и «Ленинград» Левоневского уволили из журнала. Его основные произведения: «Семья Заломовых», «Красная Горка», перевод поэмы «Калевала» и другие. Скончался Д.А. Левоневский 6 октября 1988 года⁷.

Издание 1943 г. значительно отличалось от первого издания книги Макарова. В него вошли все главы (за исключением 2-й) первой части издания 1901 г., а также две главы («Заметки по гидрологии» и «Заметки по ледоведению») из второй части. Помимо этого в книгу были включены работы Макарова «Плавание «Ермака» на Новую Землю и Землю Франца-Иосифа», «Морская компасно-фотографическая съемка берега Новой Земли», «Влияние ледоколов на военно-морские операции», фрагменты из дневника В.Н. Вебера, «За-

⁶ С.О. Макаров и завоевание Арктики. «Ермак» во льдах. Материалы и документы о С.О. Макарове и ледоколе «Ермак». Л.–М.: Издательство Главсевморпути, 1943. 332 с. 5000 экз.

⁷ Биографические сведения о Д.А. Левоневском и его фотография предоставлены дочерью писателя и журналиста – Натальей Дмитриевной Тихоновой (г. Санкт-Петербург).



Титульный лист книги «С.О. Макаров и освоение Арктики» издания 1943 г.

метки по ледоведению (Из дневника В.К. Неупокоева)». Во второй части книги опубликована подробнейшая «хронологическая справка», составленная Д.А. Левоневским и озаглавленная «Материалы и документы о С.О. Макарове и ледоколе «Ермак», а также обширная библиография. «Хронологическая справка» представляет собой хронику событий, относящихся к проектированию, постройке и эксплуатации «Ермака» с 1897 по 1940 гг. Многие документы, опубликованные Д.А. Левоневским, были впервые введены в научный оборот. При публикации книги Макарова составителем издания 1943 г. был опущен ряд моментов – 2-я глава, а также значительные фрагменты, связанные с Императорским домом, церковью. Не вошли в нее также ряд документов, приведенных в тексте С.О. Макаровым и относящихся к перспективам развития Северного морского пути и экономики Сибири, некоторые подробности его путешествий, связанные с изучением и обобщением опыта плаваний судов в Арктике и строительства ледоколов в других странах.

При подготовке этой книги за основу было взято издание 1901 г. При этом исправлены все опечатки, отмеченные в приложении к нему. В книге сохранены все примечания С.О. Макарова (обозначены «Прим. С.О.М»), примечания редактора издания 1943 г. (обозначены «Прим. ред. изд. 1943 г.») и добавлены комментарии составителя данного сборника («Прим. Н.К.»). Географические названия приведены так, как они указываются в книге Макарова (например, Ямал – Ялмал, Ньюкастль – Ньюкестль). В случаях, когда различные измерения в книге приводились в футах и дюймах и одновременно в метрах и сантиметрах, нами оставлены только метрические обозначения. Полностью приведены иллюстрации из книги 1901 г.

Работы «Плавание «Ермака» на Новую Землю и Землю Франца-Иосифа», «Морская компасно-фотографическая съемка берега Новой Земли», «Влияние ледоколов на военно-морские операции» печатаются по изданию 1943 г.

Для того чтобы читатель мог полнее ознакомиться с биографией Степана Осиповича Макарова, мы публикуем работу К.Г. Житкова, напечатанную в «Военной энциклопедии», вышедшей в начале XX века в издательстве И.Д. Сытина.

Н.А. Кузнецов

*Житков К.Г.*⁸

8 *Житков Константин Георгиевич (1883–1919). Окончил Морской корпус в 1904 г., Минный офицерский класс в 1907 г. Капитан 2 ранга (1916 г.). На крейсере «Аскольд» участвовал в Русско-японской войне (1904–1905 гг.). С 1907 г. служил на кораблях 2-й минной дивизии Балтийского флота. В 1910 г. награжден премией имени Ф.Ф. Веселаго за труды по истории Русско-японской войны. С 1917 г. начальник распорядительного отдела Главного управления по делам личного состава флота. Во время Гражданской войны убит большевиками в Ростове. Автор многочисленных работ по истории Российского флота. – Прим.Н.К.*

Степан Осипович Макаров

С.О. Макаров родился в 1848 г. в г. Николаеве, в семье выслужившегося из нижних чинов флота прапорщика Осипа Федоровича, женатого на дочери отставного унтер-офицера. Раннее детство Макаров провел в Николаеве, а 9-ти лет переехал вместе с семьей в Николаевск-на-Амуре; здесь он поступил в низшее отделение Николаевского морского училища, которое готовило офицеров корпуса флотских штурманов.

Выдающиеся способности Макарова обратили на него внимание главного командира порта контр-адмирала Козакевича, по ходатайству которого Макаров был назначен на Тихоокеанскую эскадру; поплавав 1863 – 1864 гг. на клипере «Богатырь», Макаров получил основы военно-морского воспитания под руководством командующего эскадрой адмирала А.А. Попова. Зимой 1864 – 1865 гг. Макаров был произведен в фельдфебели, а весной выдержал выпускной экзамен; адмирал Козакевич представил его, в исключение из общего правила, к производству в гардемарины флота. Осенью 1866 г. Макаров назначен на корвет «Аскольд», на котором и совершил переход в Россию. Судьба Макарова решилась только в середине 1867 г.; несмотря на хлопоты начальствующих лиц, дело тормозилось отсутствием в министерстве документов о дворянском происхождении Макарова. Потребовались долгие справки; к счастью, оказалось, что Макаров родился год спустя после производства в офицеры его отца; по особому Высочайшему повелению, кадет Макаров был произведен в гардемарины. После 2-летнего учебного плавания в Атлантическом океане, проплавав воспитанником в общей сложности на 11 судах в течении 5 ½ лет, Макаров в 1869 г. был произведен в мичманы.



Вице-адмирал Степан Осипович Макаров

Интересно отметить, что уже в 1867 г. он напечатал в «Морском сборнике» свою первую статью «Инструмент Аткинса для определения девиации в море». В первом же офицерском плавании, на броненосной лодке «Русалка» в 1869 г., Макаров начинает свои занятия вопросом о непотопляемости морских судов; поводом к ним послужила авария «Русалки», коснувшейся в шхерах камня, причем, несмотря на небольшую прибыль воды, лодка едва не затонула и спаслась только постановкой на мель. Макаров подробно разобрал этот случай, доказав несовершенство принятой водоотливной системы, и указал способы ее исправления; работа эта, напечатанная в 1870 г. в «Морском сборнике», нашла справедливую оценку: начальник броненосной эскадры адмирал Г.И. Бутаков представил молодого мичмана к производству за отличие в следующий чин, что и последовало 1 января 1871 г. Однако, несмотря на всю здравость предложений Макарова, большинство его мыслей не получило осуществления (принят был только Макаровский пластырь), и только следующая авария с фрегатом «Адмирал Лазарев» подвинула дело вперед. С этого времени Макаров не оставлял вопроса о непотопляемости судов: где и как только возможно, он пропагандировал свои взгляды и, наконец, перед самой смертью добился того, что в Минном офицерском классе в 1904 г. началось чтение курса по непотопляемости. Макаров оставил целый ряд талантливых работ в этой области. В одной из них, в 1886 г., он писал глубоко верные и для настоящего времени слова: «Несмотря на всю важность непотопляемости, она составляет большое место на судах всех флотов. Корабельные инженеры, ставящие переборки, – не специалисты в помпах, а механики, занимающиеся помпами, – не хотят понять переборок. Флотские же офицеры считают, что это дело техники. Ни те, ни другие, ни третьи не любят непотопляемости и сопряженного с нею лазанья по трюмам, которое не только тяжело, но и вредно для здоровья». Из требований, предъявляемых к судостроению, особо важным Макаров считал пробу водонепроницаемости корабля действительным опытом, заливая каждое отделение водой до ватерлинии, когда уже поставлены на место машины, проведены все трубы и т. п. (такую пробу впервые Макаров применил при постройке «Ермака»); затем следует указать на предложение Макарова устроить специальное «водяное» судно для производства учений. «Человек так создан, – писал он в статье «Средства против потопления судов», – что он пойдет на верную смерть, когда опасность ему знакома; но его пугает даже шум трюмной воды, если он к нему не привык. Приучите людей к этому шуму, и они будут бороться с пробоинами до последней крайности».

Война 1877 – 1878 гг. выдвигает Макарова как боевого офицера. Еще осенью 1876 г. он подает свой проект на случай военных действий, в котором предлагает снабдить быстроходный пароход паровыми катерами с минным вооружением и приспособить их к подъему на боканцах, с тем, чтобы подходить по возможности к месту стоянки неприятельских судов,

спускать минные катера и, пользуясь темнотой ночи, атаковать неприятеля; проект этот, замечательный по смелости замысла, был одобрен великим князем Константином Николаевичем и 13 декабря 1876 г. 28-летнему лейтенанту Макарову был дан в командование пароход «Великий Князь Константин», на котором он должен был привести свой план в исполнение. В течение 4-х месяцев шла трудная подготовительная работа, душой которой был Макаров; входя во все мелочи, он заботился не только о морских качествах своего корабля, но сам усовершенствовал типы нового оружия, мины: видоизменил шестовые и предложил новые подкильные или бросательные мины, а также крылатки, ввел кормовой шест и т. п. «Трудно бывало по временам, бесспорно, – пишет один из участников совместной работы с Макаровым, – но труд не казался особенно тяжелым, потому что делался с убеждением и имел целью только полезную сторону дела».

К началу войны, 12 апреля 1877 г., пароход был готов, и Макаров с терпением ждал возможности выхода; но местное начальство, несмотря на объявление войны, медлило с разрешением, и только через 2 недели Макаров мог выйти в море. Первые 2 похода к Потю и Батуму не дали результатов; при третьем – к Сулинскому гирлу – катерами был поврежден корвет «Иджалие». В июне, при крейсерстве у Анатолийского берега, миной пущен ко дну купеческий бриг и потоплено 3 парусных судна; в июле у входа в Босфор уничтожено 5 коммерческих судов; в августе, благодаря счастливому стечению обстоятельств, Макаров отвлек огонь турецкого броненосца от отряда полковника Шелковникова и в том же месяце произвел атаку Сухумского рейда. В сентябре «Великий Князь Константин» нес транспортную службу, которая с перерывами продолжалась до середины декабря. В ночь на 16 декабря произведена атака Батумского рейда, и, наконец, в ночь на 13 января 1878 г. на том же рейде утоплен авизо «Интибах». Таковы в кратких чертах военные действия Макарова в кампанию 1877 г.; за свои подвиги менее чем в год молодой лейтенант получил 6 наград: золотое оружие, ордена святого Владимира 4-й степени с мечами, святого Георгия 4-й степени, чины капитан-лейтенанта, капитана 2-го ранга и звание флигель-адъютанта. Так скоро исполнились слова одного из командиров кадета Макарова, что «Макаров будет одним из лучших морских офицеров молодого поколения».

Окончание войны с Турцией не остановило деятельности Макарова; он занялся эвакуацией войск, во время которой познакомился с М.Д. Скобелевым. Последний предложил Макарову в начале 1880 г. место своего помощника по морской части в Ахалтекинской экспедиции. Следует отметить, что всего за 5 месяцев до своего отбытия на новый театр военных действий Макаров женился на К.И. Якимовской. Новое поручение возложено было на Макарова в конце марта, и 7 апреля он отбыл из Санкт-Петербурга; отряд моряков вышел за ним, и уже 21 мая «морская» батарея выступила в степь. Сам Макаров в боевых действиях не участвовал;

он находился в тылу армии и занимался, как выразился Скобелев, «черной работой» – организацией подвозки грузов и припасов из Астрахани в Красноводск, где временно исполнял и обязанности по управлению Закаспийским округом. Скобелев был чрезвычайно доволен действиями моряков и их начальника и в знак особого расположения к Макарову обменялся с ним Георгиевскими крестами; со скобелевским крестом Макаров и погиб под Порт-Артуром.

В конце 1881 г. Макаров был назначен командиром парохода «Тамань», стоявшего стационаром в Константинополе; на этом спокойном месте Макаров завоевал себе новую славу выдающегося исследователя физических свойств моря. Сейчас же по прибытии на место Макаров начал исследование течений Босфора; убедившись в существовании на глубине обратного течения, Макаров определил его границы, скорость и прочие свойства; провел систематизацию этого материала, получился целый трактат «Об обмене вод Черного и Средиземного морей», удостоенный Академией наук неполной Макарьевской премией и который, по словам известного гидролога, барона Ф. Врангеля, «остается и поныне самым полным и законченным решением вопроса о течениях в проливах». Вместе с тем Макаров занялся изучением Босфора как объекта будущих военных действий России, и в 1883 г. подал обстоятельную записку, в которой предлагал ряд мер, могущих обеспечить разрешение этой задачи.

1 января 1882 г. Макаров был произведен в капитаны 1-го ранга и летом состоял флаг-капитаном шхерного отряда при контр-адмирале Шмидте, а в 1883 г. – при контр-адмирале Чихачеве в практической эскадре Балтийского моря; к этому времени относится проект макаровского способа быстрой разводки пара, при котором через 7 ½ минут от зажигания котлов можно дать ход, а в дальнейшие 4 минуты довести его до полного. Как многое другое, и эта мера не была осуществлена во флоте, и только в 1904 г., уже во время войны, Макаров как командующий флотом ввел этот способ на судах эскадры Тихого океана.

Лето 1885 г. Макаров командовал фрегатом «Князь Пожарский» и после кампании, ввиду ожидавшегося столкновения с Англией, представил проект «мобилизации корабля». При этом он писал: «Если не выработать мобилизацию в мирное время, то в случай войны произойдет сумбур». Но и это предложение Макарова подверглось только критике.

В сентябре 1885 г. Макаров был назначен командующим корветом «Витязь», готовившегося к кругосветному плаванию; корвет еще строился и был принят только в середине 1886 г. Ко времени постройки «Витязя» относится замечательный, но малоизвестный труд Макарова, вышедший без подписи: «В защиту старых броненосцев и новых усовершенствованных» («Морской сборник» 1886 г.). В этой работе в легкой литературной форме Макаров изложил свой взгляд на необходимость переделки старых броненосцев согласно новым усовершенствованиям и доказывал это

результатом сражения флотов 2 фантастических республик, Белой и Си-ней, оканчивающегося в пользу «качества», а не «количества» судов. Статья эта, явившаяся и протестом против увлечения морского министерства одним судостроением, рисует идеальные типы морских вождей, как они представлялись в то время будущему адмиралу, и к достижению образа которых он, несомненно, стремился тогда и впоследствии. «Секрет, которым обладал адмирал X, – пишет Макаров, – заключался в том, что он умел выбирать своих командиров», а «создав командиров, адмирал X мог уже делать с эскадрой такие маневры, о которых другой адмирал не мог бы и думать... Успех дела зависит от единства, а единство достигается только продолжительными плаваниями и упражнениями».

В августе 1886 г. «Витязь» пересек Атлантический океан, зашел в Рио-де-Жанейро, затем, обойдя Америку Магеллановым проливом, поднялся в апреле 1887 г. к Иокогаме, зайдя по пути на острова Маркизские и Сандвичевы; более $\frac{2}{3}$ плавания совершено было под парусами. В Тихом океане «Витязь» оставался до конца 1888 г., когда отправился обратно, и через Суэц прибыл 19 мая 1889 г. в Кронштадт. За 3-летнее плавание сделано было под парусами 25856, под парами – 33412, всего же 59268 миль. Во время плавания, начиная с самого выхода из Кронштадта, Макаров решил произвести, подобно наблюдениям в Босфоре, исследования проходимых вод. «С первых же дней, – говорит сам Макаров, – стало очевидным, с какою охотой офицеры взялись за дело. В начале остановки для наблюдений на глубинах были редки, а потом, когда корвет был приведен в должный вид в военном отношении, работы участились, в особенности в наших Японском и Охотском морях, где так мало произведено еще исследований». Так молодой командир «Витязя» не забывал занесенного им еще кадетом в дневник положения, что степень усердия личного состава зависит от «осмысленности жизни». Незаурядное плавание «Витязя» обессмертило имя как командира, так и самого корабля: сделаны были 194 станции с гидрологическими наблюдениями, по окончании плавания добытые данные были систематизированы и напечатаны в 1894 г. под названием «Витязь» и Тихий океан». Труд этот был удостоен Академией наук Макарьевской премией и Константиновской медалью Географического общества.

Во время пребывания «Витязя» на востоке на долю Макарова, за болезнью начальника эскадры, выпало временное управление ею, и немедленно строй жизни ее оживился: эскадра производила маневрирования, как бы в военное время; под председательством Макарова комиссия командиров разрабатывала планы военных действий крейсеров на случай разрыва с той или иной державой; при этом Макаров не ограничился рассмотрением только самих планов, но обращал внимание высшего морского начальства и на то, что Владивосток, единственная база русского флота на Дальнем Востоке, не отвечал своей цели. Не остановился Макаров и перед тем,

чтобы обратить внимание министерства на то, что у него не было органа, разрабатывающего предварительные планы войны: «Комиссия осмеливается думать, – говорилось в одном из ее протоколов, – что если бы во главе морского штаба был учрежден отдел, не связанный текущими, делами и специально ведущий военно-стратегическую часть, то организация войны много бы выиграла». Все эти, высказанные за 16 лет до японской войны, горькие истины остались таковыми, и печальные 1904–05 гг. ясно показали всю справедливость слов Степана Осиповича.

1 января 1890 г. Макаров был произведен в контр-адмиралы, имея 41 год от роду, и назначен младшим флагманом Балтийского флота, а осенью 1891 г. – главным инспектором морской артиллерии. На новом, чисто техническом посту Макаров проявил ту же энергию; отчет за 1891–94 гг., представленный им по уходу с должности, откровенно раскрывал недостатки нашей артиллерии и указывал на то, что надо предпринять для их устранения. Главной своей заслугой Макаров считал изобретение колпачков на снаряды, но и это важное приспособление не получило осуществления до самой войны 1904–05 гг. В отчете интересно отметить ясное понимание Макаровым необходимости совместной работы морской артиллерии и сухопутной; по его инициативе выбраны были взаимные представители в комитеты, и Макаров с благодарностью вспоминает совместную работу: «Мне никогда не казалось стыдным, – говорит он, – упоминать о том, что мы подражаем нашим товарищам по артиллерии», и тут же с горечью приводит указание, как отрицательно относился к совместной работе артиллерийский комитет (сухопутный). Минувшая война, когда крепостная артиллерия в Порт-Артуре, не имея фугасных снарядов, должна была брать снаряды у флота, наглядным образом свидетельствует о правильности взгляда Макарова. Ко времени занятия поста инспектора относится труд Макарова: «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов», навеянный столкновением 10 июля 1893 г. английских броненосцев «Виктория» и «Кампердоун». Высказываясь против больших броненосцев, Макаров предлагал строить суда в 3 тысячи тонн водоизмещения с ходом в 20 узлов и сильной артиллерией. Заканчивал свою статью Макаров следующими словами: «Будут ли строить тяжелые броневые суда в 15 тысяч тонн или легкие в 3 тысячи тонн – во всяком случае, морякам предстоит большая работа сделать их действительно годными для боя». В заключительных словах, зовущих личный состав на движение вперед, главное значение этой работы: что современные ему суда были далеки от совершенства, теперь, после войны 1904–05 гг., совершенно очевидно.

Но предостережения Степана Осиповича не имели последствий. В конце 1894 г. Макаров снова был назначен на строевое место командующего эскадрой Средиземного моря и 2 декабря поднял свой флаг на броненосце «Николай I»; в начале 1895 г. эскадра была вызвана в Тихий океан, на усиление наших морских сил, ввиду ожидавшегося после японо-китайской

войны столкновения с Японией. Подготовкой русской эскадры ведал главным образом Макаров: по просьбе командующего адмирала Тыртова он выработал ряд мер на случай военных действий, которые и были опубликованы в форме приказа (известен сейчас как приказ С.П. Тыртова); следует прибавить, что как раз в это время Макаров был серьезно болен и ходил на костылях. Близость военного столкновения заставила Макарова обратить особое внимание на ненормальность мирных плаваний и учений: в обстоятельном докладе об этом тревожном времени он перечисляет все дефекты, замеченные его наблюдательным военным глазом; так, он писал (1895 г.) о необходимости большего разнообразия в типах судов, об организации морской разведки, о необходимости отдаленного сигналопроизводства, создания морской тактики и т. п.; повторил он в 1895 г. и свой взгляд на Владивосток: «Между эскадрой и Владивостокским портом должна быть полная солидарность в действиях. Главное назначение Владивостокского порта заключается в том, чтобы служить опорным пунктом для нашего флота на Дальнем Востоке и иметь для судов все необходимые запасы». Не пропускает Макаров случая отметить в своем отчете и неминуемость столкновения с Японией: «Обстоятельства так сложились, что японцы в настоящее время считают Россию истинным врагом для естественного, по их мнению, развития страны. Война с Россией будет чрезвычайно популярна в Японии и вызовет с первой же минуты полное напряжение ее сил... Могущество России значительно превосходит могущество Японии, но на Дальнем Востоке нам трудно иметь столько же сил, сколько у наших противников. Необходимо иметь в виду, что наш Дальний Восток есть не более, как колония по удаленности от населенной части страны... Борьба наша на Дальнем Востоке с Японией не будет борьба двух государств, а борьба одного государства против колонии другого». Так ясно предвидел Макаров обстановку грядущего столкновения.

Дальнейшая его деятельность (Макаров вернулся в Россию в начале 1896 г.) сосредоточилась всецело на подготовке к этому столкновению. Летом 1896 г. он производится в вице-адмиралы; командуя практической эскадрой Балтийского моря, Макаров деятельно берется за осуществление тех вопросов, насущность которых для флота наглядно выяснилась для него в 1895 г. Результатом сознания, что у нас нет морской тактики, была разработка тактических приемов, напечатанная в 1897 г. в «Морском сборнике» под названием «Рассуждения по вопросам морской тактики», – труд, переведенный на несколько иностранных языков, оцененный по справедливости только теперь, когда минувшая война убедила нас в невозможности пренебрегать военным делом. Труд этот вышел с эпиграфом, который стал для Макарова девизом жизни: «помни войну». Он представляет и по сей час чрезвычайную ценность. Вслед за ним появилась работа: «Об однообразии в судовом составе флота», с тем же девизом. Идеал, к которому следует стремиться на флоте, есть полная

взаимозаменяемость всего. «Такой взаимозаменяемости, по моему мнению, – говорит Макаров, – можно достигнуть, если не вполне, то в значительной степени». Виновниками разнообразия в типах адмирал признает самих моряков: они «выпустили из рук общие идеи и сами ушли, вместе с техниками, исключительно в область деталей». Проповедуя свои мысли и взгляды о грядущем столкновении в печати, Макаров высказывал их и в административных учреждениях, в которых ему приходилось работать как члену комиссии по обсуждению судостроительной программы и вооружению крепостей. В первой из комиссий он, наперекор всем членам (7 адмиралам), высказал, что, по его мнению, «чтобы решить, какого типа и сколько судов необходимо нам иметь на Дальнем Востоке, надо составить и разобрать план действий или даже несколько планов. Без разбора таких планов наши суждения лишены достаточно веского фундамента». Предложение Макарова не было поддержано, может быть, потому, что, как теперь известно, в министерстве не было никакого плана войны с Японией; по-видимому, один только Макаров сознавал ненормальность такого положения. В комиссии по вооружению крепостей Макаров особенно настаивал на должном вооружении Порт-Артура. Доказывая важное значение этой крепости для нашего флота, Макаров писал в поданной им докладной записке: «Падение Порт-Артура будет страшным ударом для нашего положения на Дальнем Востоке. Флот, лишившись своего главного опорного пункта, должен будет стянуться весь к Владивостоку и почти отказаться от активной роли. Чтобы этого не случилось, Порт-Артур должен быть сделан неприступным и снабжен провизией, порохом и углем в таком количестве, чтобы выдержать продолжительную осаду, пока не прибудет подкрепление».

В конце 90-х годов Макаров поднимает новое дело, мечтает открыть Северный полюс, и результатом его энергии является ледокол «Ермак», на котором Макаров 2 раза ходил в Северный Ледовитый океан.

В декабре 1899 г. Макаров занимает свой последний пост перед войной – главного командира Кронштадского порта, и на этом месте проявляет ту же «осмысленность», которой проникнута вся его служба; все силы его направлены на улучшение положения, как материального, так и духовного, вверенных его управлению людей: для матросов устраиваются казармы, бани, прачечные, открываются школы; улучшается положение рабочих, им устраиваются отпуска, возбуждается вопрос о пенсиях; для офицеров организуются в Собрании сообщения, после которых устраиваются прения под председательством самого Макарова.

Не забывает в то же время Макаров и литературной работы: отстаивая свою мысль о безбронных судах, он предлагает прежде всего «всякое военное судно строить для войны и боя». В начатой работе «Без парусов», с тем же эпиграфом «помни войну», изложены последние заветы адмирала. «Нужно больше держать корабли в море, – пишет он, – на судне все чины –

строевые, нестроевых нет; надо приохотить к морю, поощрив ученые работы, съемки, промеры и морской спорт; нужно беречь уголь, в военное время уголь – это жизнь; в море – значит дома».

Посреди своих обширных трудов Макаров все время помнил о надвигавшейся грозе и всеми силами стремился на Дальний Восток. «Меня не пошлют, – писал он осенью 1903 г. своему другу, барону Ф.Ф. Врангелю, – пока не случится там несчастья; а наше положение там крайне невыгодно». И на этот раз Макаров оказался прав: его не послали.

Наступил 1904 г. 24 января последовал разрыв дипломатических отношений, 25-го об этом было опубликовано в газетах, а на другой день Степан Осипович не выдержал и написал управляющему морским министерством адмиралу Авелану письмо, в котором предсказал катастрофу с эскадрой Тихого океана. Вот что писал Макаров: «Милостивый государь, Федор Карлович! Из разговоров с людьми, вернувшимися недавно с Дальнего Востока, я понял, что флот предполагают держать не во внутреннем бассейне Порт-Артура, а на наружном рейде. Пребывание судов на открытом рейде даст неприятелю возможность производить ночные атаки. Никакая бдительность не может воспрепятствовать энергичному неприятелю и в ночное время обрушиться на флот с большим числом миноносцев и даже паровых катеров. Результат такой атаки будет для нас очень тяжел, ибо сетевое заграждение не прикрывает всего борта, и, кроме того, у многих, наших судов совсем нет сетей... Японцы не пропустят такого бесподобного случая нанести нам вред. Я даже думаю, что надежда ослабить наш флот ночными атаками была одной из причин объявления войны. Будь у нас в Порт-Артуре большой внутренний рейд, из которого эскадра может выходить во всякую минуту, японцы не так легко решились бы на объявление войны... По-видимому, существуют 3 причины, по которым не хотят держать наш флот во внутреннем бассейне: 1) теснота самого бассейна; 2) невозможность выйти целой эскадрой сразу; 3) возможность, потопив судно, преградить выход. Как бы ни было тесно в Порт-Артуре, все же корабли можно швартовить и затем, путем практических упражнений, приучиться к скорому выходу. Полагаю, что при навыке, когда погода благоприятная, большие корабли будут выходить не позже, чем 20 минут один после другого, и не вижу опасности выходить по отдельности. Говорят, что неприятельский флот может подойти к выходу и будет уничтожать корабли по мере выхода их. Этого я себе представить никак не могу, ибо неприятель в это время будет находиться под огнем береговых батарей. Каждый новый корабль, выходя, усилит огонь этих последних. Что касается возможности заградить выход нашему флоту, потопив при выходе какой-нибудь пароход, наподобие тому, как сделали американцы в Сант-Яго, то такая операция не столь легко исполнима, и, кроме того, Порт-Артур богат землечерпательными приспособлениями; следовательно, если не удастся в скором времени поднять или разорвать утопленный корабль, то можно

прокопать проход вдоль него. Вполне понимаю, что пребывание флота на внутреннем рейде Порт-Артура есть зло, но еще большее зло – стоянка на большом рейде, с огромным расходом угля, с крайним утомлением команд и возможностью больших потерь от минных атак неприятеля... Из двух зол надо выбирать меньшее, а потому я бы считал, что благоразумие требует держать не занятые операциями суда флота во внутреннем бассейне Порт-Артура, уменьшив расход угля до минимума прекращением электрического освещения и другими мерами... Если мы не поставим теперь же во внутренний бассейн флот, то мы принуждены будем это сделать после первой ночной атаки, заплатив дорого за ошибку». В действительности в Порт-Артуре все сбылось так, как предполагал Макаров, и ему пришлось своей кровью искупить те ошибки, которые он тщетно пытался предотвратить из Кронштадта.

1 февраля Макаров узнал о своем назначении командующим флотом Тихого океана, а через 3 дня он уже покинул Санкт-Петербург; с ним ехал штаб, который и помогал ему в пути в разработке боевых инструкций. В Порт-Артур Макаров прибыл 24 февраля и, ознакомившись с положением эскадры, начал действовать; приказ его (боевое производство, инструкции для боя, перекидной стрельбы, для быстрой разводки пара) читались и перечитывались офицерами; но сильнее всего действовал личный пример адмирала, входившего во все мелочи, но не забывавшего и главного – воспитания в личном составе флота утраченных военных идей и веры в свое оружие. После ознакомления эскадры с требованиями адмирала началось обучение эволюциям и т. п.; наконец, Макаров обратился к личному составу с предложением помочь ему своими мыслями: вероятно, вспоминая свои юные годы, он предлагал всем чинам эскадры проявить личную инициативу. При Макарове командиры судов впервые собираются на совещания, адмирал разбирает с ними выходы эскадры, указывает сделанные ошибки, разъясняет свои требования, посвящает в свои планы, словом, старается передать им часть самого себя, заразить их своей энергией и взглядами. Не останавливается Макаров и перед сменой неподходящих командиров (например, командиров «Севастополя» и нескольких миноносцев).

Но и здесь Макарову приходится бороться с упорным противодействием Санкт-Петербурга. Так, морское министерство не хотело печатать его книги «Рассуждения по вопросам морской тактики», отказало в высылке миноносцев по железной дороге, отозвало отряд адмирала Вирениуса обратно; так же неприязненно относился к Макарову и адмирал Алексеев, видевший в реформах нового командующего критику строя, сложившегося на эскадре при нем.

Среди тяжелых и опасных трудов, когда все держалось одним адмиралом, Макаров не забывает воздействовать на боевой дух личного состава: на 3-й же день своего пребывания в Порт-Артуре он выходит на ма-

леньком «Новике» на выручку миноносца «Стережущий» и этим актом, не имевшим даже реального результата, сразу вселяет веру в свои действия и распоряжения. Не забывая торжественно наградить отличившихся в боях, простыми теплыми словами Макаров поднимает в команде энергию для дальнейших подвигов. Все действия Макарова в Порт-Артуре говорят за то, что он шел по верному пути, конечной целью которого было научить личный состав побеждать.

Из военных действий при нем произошли бой миноносцев у Ляотешана, гибель «Стережущего», 2 бомбардировки из-за Ляотешана, отражение 1-й атаки японских пароходов для заграждения входа в Порт-Артур, уничтожение «Новиком» японского парохода. За время командования Макаровым эскадра выходила в море 6 раз (за все остальное время 3 раза), и последний выход был роковым для Степана Осиповича: он кончился гибелью «Петропавловска».

Накануне вечером (30 марта) Макаров выслал отряд миноносцев для обследования острова Эллиот, а наутро, узнав о том, что один из миноносцев, «Страшный», расстреливается японцами, выслал ему на выручку «Баян» и вышел сам на «Петропавловске» с целыми судами эскадры. Отгнав неприятеля в море (миноносец спасти не удалось), Макаров встретил главные силы японцев и вернулся к Порт-Артuru, где в 2 ½ милях от берега «Петропавловск» наткнулся на минную банку, поставленную накануне ночью японцами; последовал взрыв, и броненосец немедленно пошел ко дну. От Макарова осталось одно пальто; по свидетельству немногих очевидцев, адмирал был убит обломками падавшей мачты.

Гибель любимого вождя произвела ошеломляющее впечатление на эскадру; офицеры и матросы поняли, что с Макаровым они теряют последнюю надежду на улучшение положения; последовавшая действительность показала, что они не ошиблись. На место Макарова вступили адмиралы Алексеев, Скрудлов и Витгефт, но ни одному из них не удалось заставить эскадру поверить в себя как в вождя.

На гибель Макарова откликнулись не только в России, но и за границей, и даже в самой Японии. «Вся Россия со мною оплакивает безвременную кончину адмирала Макарова», писал государь адмиралу Алексееву. «Смерть адмирала Макарова – большая потеря для моряков всего мира», телеграфировал император Вильгельм. Японцы посвятили его деятельности следующие глубоко справедливые слова: «С самого приезда своего в Порт-Артур, в начале марта, он деятельно принялся за работу: привел в порядок побитую и расстроенную эскадру, поднял военный дух, водворил дисциплину и от всего сердца, не жалея сил, старался возобновить честь флота».

Макаров погиб на 56-м году жизни, твердо храня завет «помни войну» и честно исполнив свой долг перед родиной. В немногие дни своего командования флотом адмирал дал высокий пример той «осмысленности жизни и службы», которую он не только проповедовал, но которой



Фрагмент памятника С.О. Макарову в Кронштадте, изображающий ледокол «Ермак». Фото А. Булатникова



Памятник С.О. Макарову в Кронштадте. Фото Н. Кузнецова

неизменно следовал в мирное и военное время. После его смерти деяния Макарова заслужили достойное признание: в честь его назван броненосный крейсер, в Кронштадте поставлен ему памятник, открытие которого последовало 24 июля 1913 г. Но лучший памятник составляют печатные труды адмирала, свидетельствующие о громадной работоспособности этого замечательного человека.

Военная энциклопедия. Т. XV. СПб.: Товарищество Сытина, 1914. С. 117 – 123.

В работе К.Г. Житкова приведен весьма обширный список трудов С.О. Макарова, а также книг и статей, посвященных его биографии. В данной публикации он опущен. Ниже помещен список работ С.О. Макарова, переизданных в советский и постсоветский периоды и биографических трудов, наиболее доступных современному читателю.

1. Макаров С.О. Документы. Т. 1 – 2. М, 1953–1960.
2. Макаров С.О. Мир не вечен...: «Рассуждения по вопросам морской тактики» и другие сочинения адмирала С. О. Макарова. СПб.,1997.
3. Макаров С.О. Океанографические работы, М., 1950.
4. Макаров С.О. Рассуждения по вопросам морской тактики. М., 1943.
5. С.О. Макаров и завоевание Арктики. «Ермак» во льдах. Материалы и документы о С.О. Макарове и ледоколе «Ермак». Л.–М., 1943.
6. Деятельность вице-адмирала С.О. Макарова в судостроении. Л., 1977.
7. Добровольский А.Д. Адмирал С.О. Макаров путешественник и океанограф. М., 1948
8. Еремеев Л. М. Адмирал Макаров, М.–Л., 1939.
9. Крылов А. Н. Вице-адмирал Макаров. М., 1944.
10. Лурье А.Я. С.О. Макаров (1848–1904). М., 1949.
11. Островский Б.Г. Адмирал Макаров. М., 1954.
12. Потапов Ю.П. Степан Осипович Макаров: (1848–1904). Л.,1982.
13. Семанов С.Н. Макаров. М., 1988.